NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Ordinului viceprim-ministrului, ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale privind aprobarea Specificațiilor tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor.

1.	**Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ**
	Proiectul Ordinului viceprim-ministrului, ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale privind aprobarea Specificațiilor tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitate de autoritate administrativă din subordine cu competențe în domeniul transportului naval, siguranței navigației și implementării serviciilor de informații fluviale.
2.	**Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ**
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Temeiul juridic direct al elaborării proiectului îl constituie pct. 5.2.3 din Hotărârea Guvernului nr. 377/2025 cu privire la aprobarea Regulamentului privind serviciile de informații fluviale (RIS) pe căile navigabile interioare și la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 413/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime. Sursa europeană a proiectului o constituie Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/838 al Comisiei din 20 februarie 2019 privind specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 415/2007, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 138 din 24 mai 2019, CELEX 32019R0838. Regulamentul stabilește specificațiile tehnice armonizate aplicabile sistemelor de urmărire și reperare a navelor în transportul pe căile navigabile interioare. Elaborarea proiectului se înscrie, totodată, în realizarea angajamentelor Republicii Moldova de armonizare a legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene în domeniul politicii de transport. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/838 este inclus în Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, în Clusterul 4 „Agenda verde și conectivitatea sustenabilă”, Capitolul 14 „Politica de transport”, acțiunea nr. 148. Proiectul reprezintă una dintre măsurile tehnice subsecvente instituirii cadrului general național pentru serviciile de informații fluviale prin Hotărârea Guvernului nr. 377/2025 și urmărește asigurarea aplicării efective a acestui cadru prin stabilirea cerințelor tehnice armonizate pentru urmărirea și reperarea navelor.
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	Prin Hotărârea Guvernului nr. 377/2025 a fost instituit cadrul normativ general privind serviciile de informații fluviale (RIS) pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova. Acesta stabilește principiile și componentele generale ale serviciilor RIS, însă aplicarea lor efectivă necesită aprobarea specificațiilor tehnice aferente diferitelor componente ale sistemului, inclusiv a celor privind urmărirea și reperarea navelor. În paralel, prin Hotărârea Guvernului nr. 413/2021 este reglementat Sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor maritime, în cadrul căruia tehnologia AIS

este utilizată pentru raportarea și monitorizarea navelor maritime. Cadrul normativ existent nu conține însă, la nivel național, ansamblul detaliat al specificațiilor tehnice armonizate aplicabile AIS „interior” și sistemelor de urmărire și reperare destinate navigației interioare.

Sistemele de urmărire și reperare a navelor constituie o componentă esențială a serviciilor RIS. Acestea permit transmiterea automată și periodică a informațiilor referitoare, între altele, la identificarea navei, poziția și viteza acesteia, starea de navigare, tipul și dimensiunile navei sau convoiului, pescaj, destinație, ora estimată de sosire, existența mărfurilor periculoase și numărul persoanelor aflate la bord.

În lipsa unor specificații tehnice naționale armonizate există riscul utilizării unor soluții tehnice neuniforme sau incompatibile, ceea ce poate afecta interoperabilitatea dintre nave, stațiile terestre, centrele RIS și alte sisteme de management al traficului. Această situație este relevantă în special pentru zonele de trafic mixt, în care navele de navigație interioară și navele maritime utilizează aceleași sectoare de navigație și unde compatibilitatea dintre AIS „interior” și AIS maritim este indispensabilă pentru schimbul eficient de informații.

Necesitatea interoperabilității este cu atât mai importantă cu cât sistemele VTT sunt utilizate pentru o gamă largă de servicii: navigație, furnizarea informațiilor privind traficul, managementul traficului naval, serviciile de dirijare a traficului, managementul porturilor și terminalelor, intervenția în caz de accidente, managementul transportului și al flotelor, aplicarea legislației, precum și pentru alte servicii specifice RIS.

La nivel tehnic, este necesară stabilirea unei baze comune privind tipurile de stații AIS, structura și conținutul mesajelor, identificarea prin MMSI și ENI, frecvențele de raportare, schimbul de informații statice, dinamice și referitoare la cursă, interoperabilitatea cu AIS maritim, omologarea de tip, interfețele digitale și utilizarea AIS pentru materialele auxiliare pentru navigație – AtoN.

Părțile interesate vizate de intervenție sunt, în principal:

- Agenția Navală a Republicii Moldova;
- Utilizatorii serviciilor RIS și VTS;
- Proprietarii și operatorii navelor de navigație interioară;
- Comandanții navelor și personalul navigant;
- Administrațiile portuare și operatorii terminalelor;
- operatorii și furnizorii echipamentelor și sistemelor AIS, după caz.

În absența intervenției normative, cadrul general instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 377/2025 ar rămâne incomplet din perspectiva componentei tehnice privind urmărirea și reperarea navelor, iar implementarea RIS s-ar putea realiza neuniform, cu riscuri privind interoperabilitatea, schimbul de date și compatibilitatea cu sistemele europene.

Prin urmare, intervenția normativă este necesară pentru crearea unui cadru tehnic unic și previzibil, pentru asigurarea interoperabilității sistemelor utilizate pe căile navigabile interioare și pentru alinierea Republicii Moldova la cerințele tehnice aplicabile în Uniunea Europeană.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

Obiectivul general al proiectului îl constituie asigurarea unui cadru tehnic armonizat pentru urmărirea și reperarea navelor pe căile navigabile interioare, compatibil cu sistemele utilizate la nivelul Uniunii Europene și cu AIS maritim.

Obiectivele specifice urmărite sunt:

1. asigurarea interoperabilității dintre AIS „interior”, AIS maritim, stațiile terestre și sistemele RIS;
2. uniformizarea datelor și mesajelor transmise în cadrul sistemelor de urmărire și reperare a navelor;
3. creșterea nivelului de siguranță și eficiență a navigației prin furnizarea unor informații standardizate și actualizate privind traficul;
4. crearea condițiilor tehnice pentru integrarea sistemelor naționale RIS în arhitectura europeană de servicii de informații fluviale;
5. instituirea, până la data intrării în vigoare a ordinului – **1 ianuarie 2029**, a cadrului tehnic necesar aplicării uniforme a specificațiilor prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/838.

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul aprobă Orientările tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor, care preiau specificațiile tehnice prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/838 și le integrează în cadrul normativ național.

În primul rând, proiectul stabilește principiile generale aplicabile sistemelor de urmărire și reperare a navelor VTT, precum și standardele, recomandările și specificațiile internaționale relevante elaborate de OMI, ITU, IEC, PIANC, RTCM și CEE-ONU.

Sunt definite noțiunile tehnice necesare aplicării uniforme a cerințelor, inclusiv AIS, AIS „interior”, urmărire și reperare, informații tactice și strategice privind traficul, MMSI, RIS și VTS.

Proiectul stabilește serviciile cu care sistemele VTT trebuie să fie compatibile și datele minime care trebuie să poată fi furnizate automat și periodic către nave și stațiile terestre corespunzător echipate.

O componentă distinctă reglementează funcțiile de urmărire și reperare pentru:

- navigația pe termen mediu și scurt;
- serviciile de dirijare a traficului;
- planificarea și operarea ecluzelor și podurilor;
- managementul situațiilor de urgență;
- planificarea curselor;
- logistica transportului;
- managementul porturilor și terminalelor;
- managementul încărcăturilor și flotelor;
- activitățile autorităților competente.

Partea principală a proiectului este reprezentată de specificațiile tehnice pentru AIS „interior”, care se bazează pe stațiile mobile AIS din clasa A, dar includ funcții suplimentare necesare navigației interioare. Este asigurată compatibilitatea tehnică cu AIS maritim, astfel încât navele maritime și cele de navigație interioară să poată realiza schimb direct de date în zonele de trafic mixt. Sunt reglementate informațiile statice, dinamice și referitoare la cursă, inclusiv numărul european unic de identificare a navei – ENI, MMSI, poziția, viteza, drumul deasupra fundului, direcția de deplasare, viteza unghiulară de virare, pescajul, destinația și informațiile privind mărfurile periculoase.

Totodată, sunt stabilite frecvențele de raportare, diferențiate în funcție de starea și viteza navei, precum și condițiile tehnice privind platforma AIS, identificarea unică, interfețele

externe și omologarea de tip. Proiectul reglementează și utilizarea altor stații mobile AIS pe căile navigabile interioare, inclusiv stațiile din clasa B, precum și utilizarea tehnologiei AIS pentru materialele auxiliare pentru navigație – AtoN. Anexele tehnice includ lista abrevierilor, frazele de interfață digitală pentru AIS „interior” și codificarea tipurilor de nave de navigație interioară și convoaie.

Proiectul conține, de asemenea, adaptările necesare integrării specificațiilor europene în cadrul juridic național, inclusiv corelarea cu sistemul de monitorizare a traficului navelor maritime instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 413/2021 și cu celelalte componente tehnice ale RIS. Rezultatul scontat îl constituie existența, de la 1 ianuarie 2029, a unui cadru tehnic unitar pentru sistemele VTT și AIS „interior”, care să permită utilizarea unor echipamente și mesaje interoperabile și schimbul standardizat de date între nave, stații terestre și serviciile RIS.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În procesul de elaborare a proiectului au fost analizate opțiunile posibile de intervenție, inclusiv menținerea situației existente fără aprobarea unor specificații tehnice naționale pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor, reglementarea fragmentară a unor cerințe tehnice prin acte sau proceduri administrative distincte, precum și aprobarea unui act normativ specializat care să preia într-o manieră unitară cerințele prevăzute de legislația Uniunii Europene.

Opțiunea menținerii situației actuale nu a fost considerată viabilă, întrucât cadrul general privind serviciile de informații fluviale, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 377/2025, necesită completarea cu specificațiile tehnice aplicabile sistemelor de urmărire și reperare a navelor. Lipsa acestora ar limita implementarea coerentă a serviciilor RIS și ar putea conduce la utilizarea unor soluții tehnice neuniforme sau incompatibile, în special în ceea ce privește interoperabilitatea dintre AIS „interior”, AIS maritim, stațiile terestre și celelalte componente ale sistemelor de informare și monitorizare a traficului naval.

O altă opțiune analizată a fost reglementarea separată și fragmentară a cerințelor tehnice prin instrucțiuni, proceduri interne sau alte acte administrative. Această abordare nu a fost selectată, deoarece nu ar permite preluarea coerentă și unitară a ansamblului specificațiilor tehnice prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/838, care reglementează într-o manieră integrată funcțiile de urmărire și reperare a navelor, cerințele aplicabile AIS „interior”, conținutul și frecvența mesajelor, interoperabilitatea, stațiile mobile AIS și materialele auxiliare pentru navigație.

Având în vedere caracterul tehnic detaliat al reglementării europene, necesitatea asigurării interoperabilității sistemelor utilizate în navigația interioară și obligația de armonizare a cadrului normativ național cu acquis-ul Uniunii Europene, a fost selectată opțiunea aprobării prin ordin al ministrului a unui set unitar de orientări tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor.

Această opțiune permite integrarea coerentă a specificațiilor tehnice europene în cadrul normativ național, asigură claritate și previzibilitate pentru autoritățile și operatorii implicați și creează condițiile necesare pentru implementarea interoperabilă a serviciilor de informații fluviale.

Totodată, stabilirea datei de 1 ianuarie 2029 pentru intrarea în vigoare a ordinului asigură perioada necesară pentru pregătirea cadrului tehnic și instituțional, corelarea cu

	celelalte componente RIS și adaptarea sistemelor și procedurilor utilizate de autoritățile și operatorii implicați.
4.	**Analiza impactului de reglementare**
4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Impactul proiectului asupra sectorului public este preponderent tehnic și instituțional și se înscrie în procesul general de implementare a serviciilor de informații fluviale. Proiectul nu prevede crearea unor autorități publice noi. Ministerul va asigura controlul executării cadrului normativ, iar Agenția Navală va asigura implementarea cerințelor privind siguranța navigației, supravegherea traficului și serviciile RIS. Pe termen scurt și mediu, implementarea va necesita adaptarea procedurilor tehnice și operaționale, instruirea personalului relevant și asigurarea compatibilității dintre sistemele utilizate în cadrul RIS, AIS, VTS și celelalte componente ale infrastructurii informaționale pentru navigație. Aceste activități sunt conexe atribuțiilor instituționale existente și procesului mai larg de implementare a Hotărârii Guvernului nr. 377/2025. Pe termen lung, impactul asupra sectorului public este pozitiv, prin creșterea capacității de monitorizare a traficului, utilizarea unor date tehnice standardizate, îmbunătățirea schimbului de informații între instituții și facilitarea cooperării cu autoritățile și sistemele similare din statele Uniunii Europene.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Proiectul are caracter preponderent tehnic și normativ și nu instituie prin sine obligația creării unei structuri administrative noi, a suplimentării efectivului de personal sau a efectuării unor plăți noi din bugetul public național. Costurile legate de dezvoltarea și funcționarea infrastructurii RIS, inclusiv a componentelor tehnice necesare urmăririi și reperării navelor, sunt parte a procesului general de implementare a serviciilor RIS și urmează a fi planificate și finanțate în cadrul măsurilor și proiectelor aferente acestui sistem. Eventualele cheltuieli administrative privind adaptarea procedurilor interne și instruirea personalului vor fi realizate, în măsura posibilului, în limita alocațiilor aprobate autorităților responsabile. Proiectul nu generează venituri bugetare suplimentare și nu presupune diminuarea veniturilor bugetului public național.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	Proiectul nu instituie o nouă obligație autonomă de dotare a navelor cu AIS, ci stabilește specificațiile tehnice pe care trebuie să le respecte sistemele și echipamentele utilizate în cadrul serviciilor de urmărire și reperare, în situațiile în care utilizarea acestora este impusă de cadrul normativ aplicabil. Prin urmare, proiectul nu instituie taxe noi, tarife, plăți obligatorii sau acte permisive suplimentare. Pentru operatorii care utilizează deja echipamente conforme cu standardele internaționale și europene relevante, impactul de conformare este redus. În situația existenței unor echipamente care nu corespund specificațiilor armonizate, ar putea apărea costuri pentru adaptarea sau înlocuirea acestora. Aceste costuri depind însă de starea tehnică și configurația fiecărei nave și nu pot fi atribuite exclusiv prezentului ordin, întrucât proiectul stabilește specificațiile tehnice și nu obligația primară de echipare.

	Cerințele sunt stabilite în funcție de caracteristicile tehnice ale navei și ale echipamentului, și nu în funcție de dimensiunea întreprinderii. Din acest motiv, nu se anticipează un impact disproporționat asupra întreprinderilor mici și mijlocii comparativ cu întreprinderile mari. Proiectul nu limitează numărul operatorilor de pe piață, nu acordă drepturi exclusive și nu introduce bariere geografice sau condiții discriminatorii. Dimpotrivă, aplicarea acelorași standarde tehnice contribuie la asigurarea unor condiții uniforme și predictibile de operare și favorizează interoperabilitatea tehnologică.
4.4.	Impactul social
	Impactul social direct al proiectului este limitat. Proiectul poate avea însă un impact indirect pozitiv asupra personalului navigant, pasagerilor și altor utilizatori ai transportului naval prin îmbunătățirea informațiilor privind traficul, identificarea și localizarea navelor și facilitarea intervenției rapide în situații de urgență. Utilizarea unor date actualizate privind poziția, viteza, direcția și situația navei contribuie la diminuarea riscului de accidente de navigație și la creșterea nivelului general de siguranță a transportului naval. Proiectul nu are un impact semnificativ asupra gradului de ocupare a forței de muncă, nivelului de salarizare, sărăciei sau accesului la servicii sociale, educaționale ori culturale.
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Proiectul nu instituie mecanisme noi de colectare sau prelucrare a datelor cu caracter personal care să permită identificarea directă a persoanelor fizice. Informațiile transmise prin AIS și VTT sunt în principal informații tehnice și operaționale referitoare la navă: identificatori ai navei și ai stației, poziție, viteză, direcție, tipul navei, pescaj, destinație și alte informații referitoare la cursă. În ceea ce privește persoanele aflate la bord, proiectul prevede transmiterea numărului membrilor echipajului, pasagerilor și personalului de la bord, fără transmiterea identității acestora. Prin urmare, proiectul nu creează categorii noi de date cu caracter personal și nu modifică regimul juridic general privind protecția datelor cu caracter personal. Orice prelucrare de date cu caracter personal realizată în cadrul altor componente ale RIS se efectuează potrivit legislației speciale aplicabile.
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Proiectul nu generează un impact negativ direct asupra mediului, întrucât reglementează cerințele tehnice privind schimbul de informații și interoperabilitatea sistemelor de urmărire și reperare a navelor. Implementarea proiectului nu presupune prin ea însăși utilizarea suplimentară a resurselor naturale, generarea de deșeuri sau creșterea emisiilor. Pe termen mediu și lung, proiectul poate produce efecte indirecte pozitive asupra mediului prin îmbunătățirea managementului traficului și reducerea probabilității producerii accidentelor navale, inclusiv a celor care pot avea drept consecință poluarea apelor. Totodată, disponibilitatea rapidă a informațiilor privind poziția navei și, după caz, mărfurile periculoase transportate facilitează reacția autorităților în situații de accident și poate contribui la limitarea consecințelor asupra mediului.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante

	Un impact important al proiectului îl reprezintă contribuția la digitalizarea transportului naval și la dezvoltarea serviciilor de informații fluviale în Republica Moldova. Standardizarea schimbului electronic de informații facilitează interoperabilitatea cu alte componente RIS, inclusiv ECDIS interior, VTS și sistemele de raportare electronică, precum și integrarea treptată a infrastructurii naționale în sistemele europene de management și schimb de informații privind traficul. Proiectul contribuie, de asemenea, la sporirea atractivității și competitivității transportului pe căile navigabile interioare prin crearea unui cadru tehnic previzibil și compatibil cu cel aplicat în statele Uniunii Europene. În concluzie, beneficiile proiectului constând în creșterea siguranței navigației, interoperabilitate, digitalizare și compatibilitate cu acquis-ul Uniunii Europene justifică eventualele costuri administrative și tehnice aferente implementării. Soluția propusă asigură totodată un nivel redus al costurilor suplimentare, întrucât se bazează pe standardele și tehnologiile AIS existente și nu instituie obligații administrative sau financiare suplimentare care nu sunt necesare realizării obiectivelor urmărite.
5.	**Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE**
	Proiectul este un act normativ cu relevanță UE și are ca obiect transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/838 al Comisiei din 20 februarie 2019 privind specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 415/2007, CELEX 32019R0838. Regulamentul european stabilește specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor utilizate în transportul pe căile navigabile interioare și reprezintă unul dintre actele de punere în aplicare a cadrului european privind serviciile de informații fluviale. La data elaborării proiectului, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/838 este în vigoare.
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	Proiectul Ordinului constituie măsura normativă necesară pentru transpunerea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/838 al Comisiei din 20 februarie 2019 privind specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 415/2007. Proiectul preia cerințele privind funcțiile de urmărire și reperare a navelor, AIS „interior”, conținutul și frecvența transmiterii informațiilor, interoperabilitatea cu AIS maritim, stațiile mobile AIS și materialele auxiliare pentru navigație, inclusiv anexele tehnice aferente. Prevederile actului UE sunt adaptate, după caz, cadrului instituțional și normativ național, fără modificarea obiectivelor și cerințelor tehnice ale acestuia. Proiectul constituie măsura de transpunere primară a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/838. În vederea confirmării gradului de transpunere, a fost elaborat tabelul de concordanță, care va fi actualizat pe parcursul procesului de avizare și expertizare.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul creează cadrul juridic și tehnic necesar pentru implementarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/838, prin stabilirea la nivel național a cerințelor aplicabile sistemelor de urmărire și reperare a navelor.

Orientările tehnice vor fi aplicate în corelare cu Hotărârea Guvernului nr. 377/2025 privind serviciile de informații fluviale și cu Hotărârea Guvernului nr. 413/2021 privind sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor maritime, asigurând interoperabilitatea sistemelor utilizate în navigația interioară și maritimă și integrarea treptată a serviciilor RIS în cadrul tehnic european.

6.	**Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ**

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului a fost plasat pe platforma guvernamentală www.particip.gov.md, la adresa:

https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/18196

Proiectul urmează a fi supus procesului de consultare publică și de avizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. În cadrul procesului de avizare, proiectul va fi remis autorităților și entităților publice interesate, inclusiv:

- Ministerului Dezvoltării Economice și Digitalizării
- Ministerul Finanțelor(Serviciul Vamal)
- Ministerul Afacerilor Interne
- Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal
- Agenția pentru Securitate Cibernetică
- Agenția Națională pentru Reglementare în Comunicații
- Centrul Național de Acreditare MOLDAC
- Agenția Navală a Republicii Moldova
- Î.S. Portul Fluvial Ungheni;
- Î.C.S. „Danube Logistics" SRL
- Centrul de Armonizare a Legislației

Urmare consultării și avizării proiectului, obiecțiile și recomandările prezentate vor fi generalizate în sinteză.

7.	**Concluziile expertizelor**

După definitivarea proiectului potrivit avizelor și rezultatelor consultărilor publice, proiectul urmează a fi expertizat de Ministerul Justiției conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene, realizată de Centrul de armonizare a legislației.

Urmare expertizării proiectului, obiecțiile și recomandările prezentate vor fi generalizate în sinteză.

8.	**Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent**

Proiectul se încorporează în cadrul normativ existent prin completarea cadrului juridic și tehnic instituit pentru implementarea serviciilor de informații fluviale pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova.

Orientările tehnice aprobate prin proiect vor fi aplicate în corelare cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 377/2025 cu privire la aprobarea Regulamentului privind serviciile de informații fluviale (RIS) pe căile navigabile interioare și la modificarea

Hotărârii Guvernului nr. 413/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime.

Proiectul detaliază cerințele tehnice aferente uneia dintre componentele serviciilor de informații fluviale – sistemele de urmărire și reperare a navelor – fără a modifica domeniul de aplicare sau mecanismele generale instituite prin Hotărârea Guvernului nr. 377/2025.

Adoptarea proiectului nu implică modificarea sau abrogarea expresă a altor acte normative. Orientările tehnice vor constitui un act normativ specializat, complementar cadrului general privind serviciile RIS și sistemele de informare și monitorizare a traficului naval.

9.	**Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ**

Implementarea prevederilor proiectului va fi asigurată de Agenția Navală a Republicii Moldova.

Aplicarea specificațiilor tehnice se va realiza în cadrul procesului general de implementare și dezvoltare a serviciilor de informații fluviale, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 377/2025.

Până la data intrării în vigoare a ordinului, autoritățile responsabile vor întreprinde, după caz, măsurile necesare pentru:

1. evaluarea compatibilității sistemelor și echipamentelor utilizate pentru urmărirea și reperarea navelor cu cerințele tehnice aprobate;
2. asigurarea interoperabilității dintre sistemele AIS „interior", AIS maritim și celelalte componente ale serviciilor de informații fluviale;
3. pregătirea și instruirea personalului implicat în operarea și supravegherea sistemelor RIS;
4. informarea operatorilor de nave și a celorlalte părți interesate cu privire la cerințele tehnice aplicabile.

Monitorizarea implementării proiectului va fi realizată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu participarea Agenției Navale a Republicii Moldova, inclusiv prin evaluarea gradului de implementare a cerințelor tehnice și a interoperabilității sistemelor de urmărire și reperare a navelor.

Perioada până la intrarea în vigoare a ordinului, la **1 ianuarie 2029**, va permite realizarea măsurilor tehnice, instituționale și operaționale necesare aplicării corespunzătoare a noilor cerințe.

Secretar general al ministerului **Angela ȚURCANU**